SÉLECTIVE AU CHAMPIONNAT DE MÉDITERRANÉE 2026-2027

Association Match Racing Antibes (AMRA) – Autorité Organisatrice

25 octobre 2026, Antibes, France

AVIS DE COURSE

Version : incluant l'avenant 1 du 23 octobre 2026 et l'avenant 2 du 24 octobre

Les abréviations suivantes s'appliquent à l'Avis de Course et aux Instructions de Course :

JI :	Jury ou Jury International	IC :	Instructions de Course
AC :	Avis de Course	CC :	Comité de Course
AO :	Autorité Organisatrice	DT :	Délégué Technique
RCV :	Règles de Course à la Voile	[NP] :	Un bateau ne peut pas réclamer conformément à l'AC 1.3

Prévention des violences et incivilités

La FFVoile rappelle que les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partages ouvert et accessible à toutes et à tous. A ce titre, il est demandé aux concurrents, aux concurrentes, aux accompagnateurs et aux accompagnatrices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants et participantes.

1 RÈGLES

1.1 L'épreuve est régie par :

- les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* incluant l'Annexe C des RCV
- les règlements fédéraux
- le règlement du Championnat du Bassin Méditerranée 2026-2027

1.2 Les règles d'utilisation des bateaux et la liste d'équipement, détaillées et faisant partie des IC s'appliqueront et elles s'appliqueront également à tout entraînement et aux courses des partenaires. Les règles de classe ne s'appliqueront pas.

1.3 La mention [NP] dans une règle de l'AC ou des IC signifie qu'un bateau ne peut réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1.

1.4 La RCV 40.1 s'applique à tout moment sur l'eau.

1.5 En cas de traduction de cet AC, le texte français prévaudra.

1.6 L'épreuve a demandé à être un grade World Sailing 4. La gradation est soumise à révision par World Sailing. Cette épreuve peut changer de grade s'il y a motif de le faire.

2 INSTRUCTIONS DE COURSE

Les IC seront disponibles sur le tableau officiel d'information en ligne avant le premier briefing.

3 COMMUNICATION

3.1 Les avis aux concurrents seront publiés sur le tableau officiel d'information en ligne : https://www.matchraceantibes.fr/calendrier/2026-2027/championnat-de-mediterranee/selective-1/

3.2 Les signaux faits à terre seront envoyés du bateau comité, amarré à quai.

4 ADMISSIBILITÉ ET INSCRIPTION

4.1 Un maximum de 10 barreurs seront invités. Les barreurs souhaitant recevoir une invitation peuvent enregistrer leur demande auprès de l'AO en utilisant le formulaire de demande d'invitation en ligne, au plus tard le 18 octobre 2026.

4.2 Seuls les barreurs invités par l'AO et qui ont confirmé l'acceptation de l'invitation tel que mentionné dans la lettre d'invitation seront admissibles à s'inscrire à l'épreuve.

4.3 Une caution de participation non remboursable de 200 Euros doit accompagner la confirmation de participation afin d'être accepté.

4.4 Tous les concurrents doivent satisfaire aux exigences d'admissibilité compétition du Code d'amissibilité de World Sailing.

4.5 Tous les concurrents doivent obtenir un identifiant « World Sailing ID », en s'inscrivant sur le site de World Sailing : https://www.sailing.org/sailors/world-sailing-profile/. Les barreurs devront communiquer leur identifiant World Sailing à l'OA au moment de l'inscription.

4.6 Les barreurs doivent remplir l'inscription, payer les droits, prévoir la caution pour dommage de 1.000 Euros (chèque de 900 Euros et 100 Euros en espèces en €) et doivent s'assurer de la pesée de l'équipage au complet, le tout avant le 25 octobre à 08h15, sauf si prolongation par l'AO.

Pour être considéré comme inscrit à l'épreuve, un bateau doit avoir terminé toutes les démarches d'inscription et avoir payé tous les droits.

4.7 Lorsqu'un skipper accepte une invitation et se rétracte plus tard dans les deux mois avant l'épreuve ou quitte l'épreuve avant la fin sans l'approbation écrite de l'AO, un score nul peut être appliqué (zéro point) par World Sailing à son classement pour cette épreuve (World Sailing Policy H1 5.3).

5 DOMMAGE / DÉPÔT DE GARANTIE

5.1 Chaque barreur est responsable des dommages ou des pertes sur son bateau, à moins que la responsabilité ne soit attribuée autrement par les umpires ou le JI. Le dépôt de garantie est la limite de responsabilité de chaque barreur pour chaque incident. Dans le cas où une déduction est faite sur le dépôt, le barreur sera tenu de remettre le dépôt à sa valeur d'origine pour continuer à participer à l'épreuve.

5.2 L'AO remboursera tout dépôt de garantie restant dans les 10 jours suivant l'épreuve.

6 ÉQUIPAGE (BARREUR INCLUS)

6.1 Le nombre d'équipiers (barreur inclus mais à l'exclusion des personnes embarquées par l'AO) sera de 4 ou 5. Tout équipier inscrit devra participer à toutes les courses.

6.2 Après le signal d'avertissement d'un match, le barreur inscrit ne doit pas quitter la barre, sauf en cas d'urgence.

6.3 Si le barreur inscrit ne peut continuer l'épreuve, le JI pourra autoriser son remplacement par un membre de l'équipage originel.

6.4 Si un membre de l'équipage inscrit ne peut continuer l'épreuve, le JI pourra autoriser son remplacement, définitif ou temporaire, ou toute autre solution.

6.5 Le poids total de l'équipage y compris le barreur, au minimum en short et chemise, déterminé au moment de l'inscription ou tel qu'exigé par le CC, ne doit pas être supérieur à 350 kg.

6.6 Le poids de l'équipage peut être vérifié pendant la régate. Lorsque le poids de l'équipage a été vérifié avant la course, à chaque nouvelle pesée, la limite de poids total est augmentée de 10 kg. Tout équipage dépassant cette limite augmentée ne sera pas pénalisé, mais il devra réduire son poids à la limite de poids augmentée avant de reprendre la course.

6.7 L'OA peut placer une personne sur chaque bateau en tant qu'invité, caméraman ou umpire observateur.

7 FORMAT DE L'ÉPREUVE

7.1 L'OA a l'intention de fournir 6 Beneteau First Class 7.5 pour les courses de l'épreuve. Chaque bateau sera équipé des voiles suivantes : grand-voile, foc, génois et spinnaker asymétrique.

7.2 Les bateaux seront attribués selon la décision du comité de course. L'intention du CC sera d'attribuer les bateaux par tirage au sort, soit quotidiennement, soit pour chaque round. Le CC peut également exiger que les bateaux soient échangés lors d'une phase éliminatoire.

7.3 Les voiles à utiliser seront attribuées par le CC. Les concurrents peuvent être invités à échanger des voiles au cours d'une série pour satisfaire aux engagements de sponsoring.

7.4 Bien que toutes les mesures raisonnables soient prises pour égaliser les bateaux, les variations ne seront pas motif à réparation. Cela modifie la RCV 61.

7.5 Le nombre de matches à courir chaque jour sera déterminé par le CC avec l'intention de donner le départ de chaque flight dès que possible après le flight précédent.

7.6 Le parcours sera au vent/sous le vent avec contournement à tribord, arrivée vent arrière.

7.7 La zone de course prévue sera située en baie d'Antibes.

7.8 (a) Les barreurs seront classés dans un round robin en fonction de la liste du classement World Sailing 30 jours avant l'épreuve.

(b) Après la première phase, les dispositions suivantes s'appliqueront :

(1) Les barreurs seront appairés en fonction de leur classement dans la première phase, le barreur le mieux classé étant appairé avec le plus bas et les autres barreurs appairés en conséquence, sauf si la phase spécifie un arrangement différent.

(2) En référence à la RCV C4.1, le barreur le mieux classé de la première phase choisira son extrémité pour le premier match et les bateaux alterneront à chaque match impair.

(3) Les équipages échangeront leurs bateaux après les matches impairs de la série, sauf accord contraire des deux barreurs après chaque match impair de la série.

(4) Les autres matches de la série ne seront pas courus dès lors que le premier barreur aura marqué les points requis pour cette phase.

7.9 L'épreuve comprendra les phases suivantes :

(a) Première phase – Round Robin(s)

(1) Tous les barreurs participeront à un ou plusieurs round robins.

(2) Les quatre barreurs ayant obtenu le meilleur score se qualifient pour la phase suivante.

(b) Deuxième phase – Demi-finales éliminatoires

(1) Le barreur vainqueur de la phase une choisit son adversaire quand le CC le lui demande. Les deux barreurs restants s'affronteront.

(2) Le premier barreur de chaque série à marquer au moins 3 points monte en phase finale, les perdants continuent vers la phase de troisième et quatrième place.

(c) Troisième phase – Éliminatoires pour la troisième et quatrième place

(1) Les demi-finalistes perdants courent pour déterminer les places de troisième et quatrième.

(2) Le premier barreur à marquer au moins 2 points sera troisième et le perdant quatrième.

(d) Quatrième phase – finale éliminatoires

(1) Le premier barreur à marquer au moins 3 points sera premier, le barreur perdant sera deuxième.

(e) Cinquième phase – King of the castle pour la cinquième à huitième place

7.10 Le CC peut modifier le format, mettre fin à une phase ou à l'épreuve lorsque, à son avis, il n'est pas réaliste de tenter de courir le reste des matches dans les conditions existantes ou dans le temps imparti restant. Les phases initiales peuvent être supprimées en faveur des phases ultérieures.

8 PROGRAMME PRÉVISIONNEL

8.1 Programme

(a) Inscription et pesée des équipages le 25 octobre de 08:00 à 08:15.
(b) Premier briefing le 25 octobre à 08:15.
(c) Première réunion avec les umpires à suivre le premier briefing.
(d) Jours de course : le 25 octobre.
(e) Heure de la première course à 09:00.
(f) L'heure limite du dernier signal d'attention le dernier jour de course sera approximativement à 17:00.

8.2 Sauf si excusé par l'AO, il est obligatoire d'assister :

(a) au premier briefing pour les barreurs.
(b) au briefing quotidien pour les barreurs.

9 [NP] PUBLICITÉ

Les bateaux doivent afficher la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice.

10 [NP] CODE DE CONDUITE

10.1 Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes raisonnables des arbitres, y compris la participation à des cérémonies officielles, la coopération avec les sponsors, et devront se comporter de façon à ne pas porter tort au sport.

10.2 Les concurrents et les accompagnateurs doivent gérer tout équipement par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions d'utilisation et sans gêner sa fonctionnalité.

11 [NP] ACCOMPAGNATEURS

11.1 Les bateaux accompagnateurs doivent ostensiblement arborer l'identification de l'équipe qu'ils accompagnent.

11.2 Les accompagnateurs devront rester à environ 100 m de la zone de course pendant que des bateaux sont en course, ou répondre aux demandes raisonnables des arbitres.

11.3 L'AO ne fournira pas d'amarrage pour les bateaux accompagnateurs.

12 [NP] MEDIA, IMAGES, et SON

L'AO aura le droit d'utiliser gratuitement les images et les sons enregistrés durant l'épreuve.

13 ÉTABLISSEMENT DES RISQUES

La RCV 3 stipule : « La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course est de sa seule responsabilité. » En participant à cette épreuve, chaque concurrent accepte et reconnaît que la voile est une activité potentiellement dangereuse avec des risques inhérents. Ces risques comprennent des vents forts et une mer agitée, les changements soudains de conditions météorologiques, la défaillance de l'équipement, les erreurs dans la manœuvre du bateau, la mauvaise navigation d'autres bateaux, la perte d'équilibre sur une surface instable et la fatigue, entraînant un risque accru de blessures. Le risque permanent de blessure catastrophique, de mort par noyade, de traumatisme, d'hypothermie et autre est inhérent au sport de la voile.

14 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Pour plus d'informations, contacter contact@matchraceantibes.fr